

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCIV. — Wydana i rozesłana dnia 28. listopada 1899.

Treść: M 225. Rozporządzenie, tyczące się żeglugi na jeziorze bodeńskim.

225.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i kolei żelaznych z dnia 12. listopada 1899,

tyczące się żeglugi na jeziorze bodeńskim.

W wykonaniu umów zawartych między Rządami państw leżących nad brzegami jeziora bodeńskiego, rozporządza się co następuje:

I.

Na miejsce artykułu 2, ustęp 2—4, artykułu 8, 9, 13, ustęp 1, zdanie 2, ustęp 2 i 3, tudzież artykułów 14, 16 i 17 ustęp 2, międzynarodowego Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora bodeńskiego z dnia 22. września 1867, Dz. u. p. Nr. 19 z r. 1868, wchodzą następujące postanowienia:

A. Obciążenie statków i ich rewizya.

§. 1.

Nie wolno żadnego statku obciążać tak, żeby zanurzał się ponad linią oznaczającą granicę największego dozwolonego zagłębienia.

Statki żaglowe odkryte, to jest nie mające stałego pokładu, jeżeli ich ściana nie wystaje najmniej 50 cm nad linią wodną, opatrzone być powinny osłonami z desek (Windladen) takiej wysokości, żeby odległość od powierzchni wody aż do górnego brzegu tej osłony wynosiła wszędzie najmniej 50 cm.

Jeżeli ładunek statku żaglowego odkrytego składa się z drzewa miękkiego, pociętego lub połu-

panego, w warstwach regularnych ułożonego, można zaniechać opatrzywania go osłonami z desek.

§. 2.

Przy rewizji statku, odbywać się mającej w myśl artykułu 6go Porządku żeglarskiego i portowego dla jeziora bodeńskiego, należy protokolarnie stwierdzić:

1. We wszystkich przypadkach, czy statek jest stosownie do swego celu dość silnie i trwale zbudowany, czy ma szczeliny dobrze zatkane i czy stosownie do swego przeznaczenia jest urządżony;

2. u statków żelaznych w szczególności, czy grubość wzmocnień poprzecznych i podłużnych, tudzież okucie jest dostateczne, czy nity i spojenie szwów blaszanych starannie jest wykonane i czy statek jest dostatecznie opatrzony nie przepuszczającymi wody przepierzeniami;

3. u parowców nadto:

a) czy maszyna pod względem budowy, ustawienia a mianowicie pod względem połączenia swego ze statkiem jest taką, żeby można liczyć na jej trwałe nieochybnne działanie, jakotęż czy w komorze na maszynę jest dość miejsca, żeby obsługa koło kotłów mogła być wygodnie wykonywana i żeby wszystkie części aparatu ruchodawczego daly się zrewidować;

b) czy komora na maszynę jest od kajut i od magazynów oddzielona przepierzeniami z blachy żelaznej i czy zastosowano wszelkie środki ostrożności potrzebne dla zapobieżenia niebezpieczeństwu pożaru;

c) czy kotły parowe po ustawieniu były urządzone próbowane według przepisów policyjnych o ustawianiu kotłów parowych a względnie czy nie później jak przed rokiem były urządzone rewidowane i uznane zostały za odpowiadające przepisom;

d) czy — mianowicie na parowcach przeznaczonych do przewozu pasażerów — schody i poręcze na pokładzie i na stronie zewnętrznej są należycie bezpieczne, czy otwory w pokładzie są opatrzone przyrządami nie dopuszczającymi wpadnięcia przez nieuwagę a — u parowców kołowych — czy drzwi do kół dają się należycie zamknąć, czy otwory w spodzie statku, leżące poniżej linii największego dozwolonego zanurzenia są opatrzone odpowiedniem celowym zamknięciem i czy na wypadek przygody jest dostateczna ilość i odpowiednio celowu urządzeniowych wyjść z przestrzeni kotłowej, z komory maszynowej i z kajut.

Przy ponownej rewizji trzeba mianowicie przekonać się, czy niektóre części nie zużyły się, czy nie zaczęły psuć się przez nadgnicie lub rdzewienie, czy poczynione zmiany i odnowienia są celowu odpowiednie.

4. Co do statków motorowych (statków posługujących się motorami olejnymi, benzynowymi, naftowymi itp. także elektrycznymi), stwierdzić należy oprócz tego co pod l. 1 a względnie pod l. 2 jest przepisane:

- a) czy motor i przyrząd ruchodawczy (propeller) są tak zrobione i umieszczone, żeby mogły działać nieochybnie, tudzież czy do komory motorowej można wygodnie dostąpić, czy można ją dobrze wietrzyć i czy jest w niej dość miejsca, żeby można przyrząd swobodnie obsługiwać i wszystkie jego części łatwo zrewidować;
- b) czy zaprowadzone są potrzebne środki ostrożności na wypadek pożaru a w szczególności, czy naczynia na płyn ruchodawczy i przewody rurowe są zrobione z materyalu odpowiedniej grubości i czy miejsca zlutowania są twardo zlutowane, czy dopływ płynu ruchodawczego do motoru można zamknąć także zewnętrz komory motorowej, czy jest przewód rurowy z pompą olejną, ażeby pracownicę (Tank) można napełniać płynem ruchodawczym z naczynia zapasowego poza komorą motorową bezpiecznie umieszczonego i łatwo dostępnego i czy podłoga komory motorowej jest opatrzona opierzeniem blaszanem sposobnem do wchłaniania kropli oleju;
- c) czy przyrząd ruchodawczy jest tak urządżony, żeby można go szybko wstrzymać i kierunek jego działania odwrócić;
- d) czy w takim razie, jeżeli ludzie mają być sposobem przemysłowym przewożeni, znajdują się urządzenia dla ich bezpieczeństwa potrzebne.

§. 3.

Przy badaniu zaopatrzenia statku przekonać się należy, czy statek posiada wszystkie przybory

i urządzenia potrzebne do bezpiecznej żeglugi i do ratunku w przygodaach.

Do rzędu urządzeń wzmiankowanych należą w szczególności przybory służące do szybkiego wypuszczania wody ze statku i potrzebne do dawania przepisanych sygnałów, mianowicie światła, trąba do mgły, świstawka, dzwon, chorągiew sygnałowa, działo do sygnałów.

Głos trąby do mgły powinien dawać się słyszeć z odległości najmniej 500 m a świstawka parowa powinna być umieszczona tak, żeby głos jej ile možności nie był przytłumiony.

Na statkach żelaznych powinny być obmyślane sposoby do zatkania otworu szczelnie i bez straty czasu, powinny się znajdować narzędzia i materyaly do tego potrzebne.

Nadto każdy parowiec powinien być zaopatrzony:

- a) w urządzenia i przybory do skutecznego przytłumienia pożaru, gdyby wybuchł na pokładzie;
- b) w ruchomą drabinę nadpokładową, jakotęż w najmniej jedno należycie urządzone czołno wybawcze, które powinno być tak przymocowane, żeby można spuścić je szybko na wodę i żeby ludzie mogli zaraz wsiadać;
- c) w odpowiednią wielkości statku i jego przeznaczeniu ilość pasów i pierścieni wybawczych. Na parowcach używanych do przewozu osób, stoły i ławki na pokładzie stojące powinny być urządzone tak, żeby można wrzucić je w wodę i powinny być sposobne do pływania, żeby osobom, które wpadną, równie do ratowania się służyć mogły;
- d) w kompas skompensowany, z różą wiatrów o średnicy najmniej 15 cm, z urządzeniem do mocnego ustwienia i oświetlenia w nocy;
- e) w odpowiednie urządzenia, iżby dowódca statku mógł z łatwością porozumiewać się z kierownikiem maszyny; nadto na statkach z pokładem do przechadzania się powinny znajdować się środki do dawania sygnałów akustycznych z pomostu dowódcy i ze stanowiska sternika.

Od małych łodzi parowych, zwłaszcza takich, które jedynie służą właścicielowi do przejazdu dla przyjemności lub do utrzymywania komunikacji pomiędzy miejscami blisko siebie leżącymi, można nie wymagać, żeby czyniły zadość wymaganiom lit. a) i b).

Statki motorowe powinny czynić zadosyć wymaganiom przepisany pod d) i e) dla parowców. Nadto każdy statek motorowy powinien wozić z sobą instrukcję o używaniu motoru tudzież odbitkę graficznego planu jazdy i kursów sterowych dla parowców krażących po jeziorze bodeńskiem; potrzebne odbitki wydawać będą zarządy żeglugi parowców.

Na statkach motorowych, poruszanych zapomocą oleju skalnego, benzyny, nafty itp. powinien znajdować się bezpośrednio tuż przy komorze motorowej materiał potrzebny do gaszenia pożaru (piasek itp.), ażeby w razie wybuchu pożaru można go skutecznie przytulić.

Statki motorowe, którymi ludzie przewożeni są sposobem przemysłowym, powinny być opatrzone w odpowiednią ilość przyborów wybawczych.

Na statkach holowanych i na czołnach trajektowych powinny znajdować się najmniej dwa pierścienie wybawcze z linami, na statkach bez stałego pokładu powinna być tak zwana skrzynia do tego samego celu przeznaczona.

Władza rewidująca winna także oznaczyć, z ilu najmniej ludzi składać się ma załoga statku, żeby jego żegluga mogła odbywać się bezpiecznie.

§. 4.

Jeżeli na podstawie rewizyj statek uznany zostanie za sposobny, Władza oznaczyć ma linię największego dozwolonego zanurzenia.

U statków ciężarowych odległość tej linii od brzegu statku powinna czynić najmniej:

- a) jeżeli ładowność wynosi 30 t i więcej, 30 cm,
- b) " " " , mniej niż 30 t, 24 cm.

U parowców, służących do przewozu osób, linia największego dozwolonego zanurzenia powinna leżeć najmniej na 40 cm poniżej dolnego brzegu okien i otworów na osi kół, jeżeli zaś niema okien i otworów, poniżej brzegu statku.

Zresztą linia ta oznaczona być ma według uznania Władzy rewidującej a względnie biegłych do pomocy przybranych.

Ładowność, odpowiadającą największemu dozwolonemu zanurzeniu, oznacza się albo przez wy mierzenie na żądanie właściciela lub dowódcy okrętu wykonane albo też zapomocą rachunku, który uszczelnia Władza rewidująca na podstawie głównych wymiarów statku: długości, szerokości i wysokości między linią wodną przótnego statku a linią największego dozwolonego zanurzenia.

Dla parowców przeznaczonych do przewożenia osób, Władza stwierdza, jaką największą ilość osób wolno wziąć na pokład. Ilość tę należy napisać w stosownem miejscu statku.

§. 5.

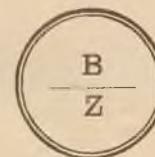
Do oznaczenia linii największego dozwolonego zanurzenia używa się klamer żelaznych mających 25 cm długości i 4 cm wysokości odbijającej barwy

(białych lub jasno-czerwonych na ciemnym, czarnych na białem tle). Na statkach żelaznych, należących do Rządu lub do przedsiębiorstwa żeglugi, mającego od Rządu koncesję i przez Rząd lub takie przedsiębiorstwo używanych, można klamrę zastąpić kreską wymalowaną takiej samej długości i wysokości odpowiedniej barwy.

Dolny brzeg klamry lub kreski powinien przypadać na ustanowioną linię największego dozwolonego zanurzenia.

Klamry lub kreski na burcie umieszczać należy po obu stronach zwyczajnie w środku statku, u parowców na przodzie i z tyłu, u statków żaglowych nie opatrzonych stałym pokładem, tam, gdzie wysokość burty jest najmniejsza. Na widzialnej powierzchni klamer wybrać należy:

w pośrodku pierścienia początkową i końcową głoskę siedziby Władzy wystawiającej świadectwo rewizyi, np.



obok ilość ton ładowności statku cyframi arabskimi. Na parowcach osobowych można dopisywanie ładowności zaniechać.

§ 6

Świadectwo rewizyj wygotowuje się podług dołączonych wzorów (załącznika I i II).

§. 7.

Do łodzi z motorami (małych statków nie używanych do przewozu ciężarów a opatrzonych motorami naftowymi, benzynowymi itp., także elektrycznymi, stosują się odpowiednio postanowienia powyższe dotyczące się statków motorowych.

Łodzie wiosłowe nie podlegają postanowieniom powyższym.

B. Przepisy do zapobiegania niebezpieczeństwom w portach i w podróży.

§. 8.

Wjazdy do portów powinny być w nocy oświetlone a to od zachodu aż do wschodu słońca.

Do oznaczenia prawego czoła portu (patrząc od lądu) wolno używać światła czerwonego. W każdym jednak razie oświetlenie powinno być takie, żeby światła na czołach portu różniły się ude-

rzajaco nietylko od wszystkich światel znajdujących się w głębi przestrzeni portowej, lecz także od światel przepisanych dla statków.

Przystanie dla parowców oświetlać należy w nocy o tym czasie, w którym parowce zwykle zawijają.

Do dawania sygnałów przepisanych szczegółowo w Porządku sygnałowym (załączka III) znajdująć się powinny w portach i w przystaniach dla parowców:

- a) trąba do mgły z tonem niskim, daleko słyszalnym,
- b) dzwon do mgły z tonem czystym.

Nadto w każdym porcie głównym znajdująć się powinno działa do sygnałów i trzymać należy w pogotowiu lódź wybawczą z potrzebnem przyrządami.

§. 9.

Zakładanie stacycznych dla regularnego obrotu osobowego parowców nie jest dozwolone.

§. 10.

Światła wzmiankowane niżej pod ll. 1 aż do 6 a nie inne, powinny znajdować się na statkach przy każdym stanie powietrza od zachodu aż do wschodu słońca:

1. Na parowcu, gdy płynie:

- a) na przodzie a to najmniej 3·5 m nad pokładem głównym, jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokręgu o 20 strefach kompasowych a to po 10 stref od przodu na obie strony;
- b) po prawej stronie światło zielone tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokręgu o dziesięciu strefach kompasu od przodu na prawo;
- c) po lewej stronie światło czerwone tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było jednostajnie na łuku widnokręgu o dziesięciu strefach kompasu od przodu na lewo;
- d) na tyle statku światło błękitne tak urządzone i umieszczone, żeby widzialne było na łuku widnokręgu o 16 strefach kompasu a to po ośm stref od tyłu na obie strony.

2. Statek motorowy, płynący bez rozpuszczonego żagla, utrzymywać ma światła pod liczbą 1, lit. a, b i c przepisane jednak w ten sposób, że światło na przodzie (Gras) powinno być umieszczone najmniej na 1·5 m ponad brzegiem statku, obadwa zaś światła boczne znajdująć się mają w odległości najmniej 1 m od przodu (Gras).

3. Statki motorowe z rozpuszczonym żaglem, statki żaglowe, statki towarowe holownicze i łodzie trajektowe utrzymywać mają:

- a) gdy płyną samodzielnie, światła boczne przepisane pod l. 1, lit. b i c dla parowców;
- b) gdy są holowane, na przodzie (Gras) światło białe przepisane pod l. 1, lit. a dla parowców a na tyle (na skrzydle) światło białe widzialne na łuku widnokręgu o 16 strefach kompasu a to po 8 stref od tyłu na obie strony.

Na trawach holowanych trzeba również ustawać białe światło na tylnym końcu.

4. Gdy statek nie utrzymujący światła z tyłu, postrzeże, że inny statek chce go wyprzedzić, winien ukazywać mu na tyle (na skrzydle) jasne białe światło, którym wywijać należy na wszystkie strony. Parowce lub statki motorowe wyprzedzające winny zamiar wyprzedzenia oznajmić wcześnie sygnałem przepisany w §. 11, liczba 9, ustęp 2.

5. Na yachtach żaglowych, łodziach rybackich, gondolach i łodziach wioślowych, gdy się zbliżają do parowców lub gdy te do nich się zbliżają, powinno ukazać się wcześnie białe światło.

6. Na każdym statku poza obrębem portów i przystani na kotwicy stojących powinno być wystawione jasne białe światło, widzialne we wszystkich kierunkach.

7. Statki przywiązane linami w przystaniach portowych stosownie do przepisów zawartych w tamtejszym porządku portowym lub na polecenie Władzy portowej (naczelnika portowego) powinny w czasie od zachodu aż do wschodu słońca ukazywać przypływającym parowcom i statkom przez takowe holowanym jasne białe światła na końcach statku ku wjazdowi portowemu zwróconych i na częściach statku najdalej wystających (na skrzyniach kół).

8. Światła powinny być widzialne w ciemnej nocy przy jasnym powietrzu:

a) u parowców:

- światło przodowe na 5 km,
- światło boczne na 3 km,
- światło tylne na 0·5 km;

b) u statków motorowych, żaglowych, u statków towarowych holowanych i łodzi trajektowych:

- światło przodowe na 3 km,
- światło boczne i światło tylne (na skrzydle) na 2 km;

c) u yachtów żaglowych, łodzi rybackich, gondoli i łodzi wiosłowych na 1 km.

9. Światła boczne parowców powinny być tak umieszczone, żeby przedstawiały w przybliżeniu szerokość statku; u parowców kołowych należy je przytwierdzać ile można od strony brzegów zewnętrznych skrzyń kołowych. Nadto oba te światła boczne powinny być od strony wnętrza burty opatrzone osłonami wystającymi tak daleko przed światłami, żeby te nie mogły być widziane z drugiej strony ponad przodem statku. Ten ostatni przepis stosuje się do wszystkich statków, światła boczne utrzymujących.

§. 11.

1. Żaden statek nie powinien wjeżdżać w drogę innego płynącego statku i tym sposobem czynić mu przeszkode.

2. Gdy dwa parowce zbliżą się do siebie w kierunku wprost lub prawie wprost przeciwnym tak, że przez to powstanie niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, każdy z nich powinien się usunąć na prawo, ażeby mogły wyminać się po lewej stronie.

Postanowienie to stosuje się tylko wtedy, gdy w kierunku wprost lub prawie wprost przeciwnym zbliżą się do siebie tak, że powstanie niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, nie zaś wtedy, gdy dwa statki płynące dalej swoją drogą mogą swobodnie koło siebie przepłynąć.

Stosuje się więc tylko w takich przypadkach, gdy we dnie każdy z dwóch statków widzi w jednej linii przód, maszt i komin drugiego ze swoim przodem, masztem i kominem i gdy w nocy każdy z dwóch statków w takim stanowisku się znajduje, że widzi oba boczne światła drugiego statku.

3. Gdy kierunki dwóch parowców przecinają się tak, że przez to powstaje niebezpieczeństwo uderzenia o siebie, ustąpić ma z drogi ten parowiec, po którego prawej stronie znajduje się ów drugi parowiec.

4. Statki motorowe bez rozpuszczonego żagla podlegają temu prawidłowi wymijania — liczba 2 i 3 — tak samo jak parowce.

5. Gdy parowiec i statek żaglowy lub motorowy z rozpuszczonym żaglem płyną w takim kierunku, że zagraża im bezpieczeństwo uderzenia o siebie, parowiec winien ustąpić się innemu statkowi. W podobnym przypadku statek motorowy bez rozpuszczonego żagla winien ustąpić się statkowi żaglowemu.

Parowce winny zawsze mianowicie podczas burzy odsuwać się daleko od statków żaglowych i od małych lub ciężko obładowanych statków a w razie potrzeby maszynę zastańowić, żeby z bicia fal podczas wymijania się nie powstało dla tych statków bezpieczeństwo.

Gdy parowce zawijają do portów lub z nich odpływają, gondole i inne małe statki powinny im ustępować z drogi na stosowną odległość.

6. Każdy parowiec, który w sposób niebezpieczeństwem zagrażający przybliży się do innego statku, powinien chyżość zmniejszyć albo, jeżeli potrzeba maszynę zatrzymać i cofać się w tył.

Ten statek, który pierwszy spostrzeże niebezpieczeństwo, winien ostrzec drugi statek o grożącym niebezpieczeństwem daniem sygnału alarmowego świstawką parową lub trąbą do mgły. Drugi statek winien natychmiast na ten sygnał odpowiedzieć.

7. Gdy parowiec lub statek motorowy bez rozpuszczonego żagla płynąc, stanie się niezdolnym do wykonywania obrótów lub z innej przyczyny nie może według przepisów wyniagać, winien statki zbliżające się do niego w sposób grożący bezpieczeństwem, uwiodomić o tej okoliczności sygnałem przewidzianym na ten przypadek w Porządku sygnałów.

8. Gdy dwa statki żaglowe zbliżą się do siebie tak, że powstaje dla nich bezpieczeństwo uderzenia o siebie, jeden z nich winien drugi wyminać, a to w następujący sposób:

- a) statek żaglowy, płynący z pełnym wiatrem (ale nie w kierunku spodniego tramu), winien ustąpić z drogi statkowi płynącemu z wiatrem bocznym;
- b) z dwóch statków, płynących ku sobie z wiatrem bocznym w przeciwnych kierunkach, ten powinien ustąpić z drogi, który ma wiatr z lewej strony;
- c) gdy dwa statki płyną z pełnym wiatrem (ale nie w kierunku spodniego tramu) i mają go z różnych stron, ten statek winien drugiemu z drogi ustąpić, który ma wiatr z lewej strony;
- d) z dwóch statków, które płyną z pełnym wiatrem i mają wiatr z tej samej strony, ten statek winien wymiagać, który po stronie wiatru się znajduje;
- e) statek płynący z pełnym wiatrem w kierunku spodniego tramu, powinien każdemu statkowi ustępować z drogi.

Statki motorowe z rozpuszczonym żaglem podlegają tym prawidłom wymijania tak samo jak statki żaglowe.

9. Bez względu na wszystkie przepisy pod powyższemi cyframi podane, każdy statek zarówno parowy jak motorowy lub żaglowy, gdy prześciga inny statek, obowiązany jest temu ostatniemu z drogi ustąpić.

Statek, który w nocy chce wyprzedzić inny statek, winien w nocy oznajmić mu ten zamiar,

a mianowicie parowiec pięciu krótkimi świstami świstawki parowej, statek motorowy pięciu krótkimi tonami trąby do mgły.

10. Do uwiadomienia, w jaki sposób wymijać się będzie, używać należy sygnałów, tyczących się zmiany kierunku przewidzianych w Porządku sygnałowym (załączka III).

11. We wszystkich takich przypadkach, gdy według prawideł powyższych jeden z dwóch statków ma drugiemu z drogi ustąpić, ten ostatni statek winien swój kierunek zatrzymać.

§. 12.

1. Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć (mgła, zawieja śnieżna itp.), używać należy we dnie i w nocy sygnałów opisanych w Porządku ruchu (załączka III) w sposób następujący:

- a) każdy parowiec, płynąc, winien w równych odstępach czasu wydawać świstawką parową trzy na minutę przeciągły świst;
- b) każdy statek motorowy płynąc, winien wydawać trąbą do mgły najmniej jeden na minutę przeciągły świst;
- c) każdy statek żaglowy, każda łódź trajektowa i każdy statek towarowy holowany, płynąc samodzielnie, winien dawać sygnał przepisany pod lit. b. Statki te, dopóki dają się słyszeć sygnały do mgły parowców lub statków motorowych winny szybko raz po raz wydawać trąbą do mgły krótkie tony. Toż samo czynią mają także statki motorowe z rozpuszczonym żaglem i statki rybackie;
- d) statki ciągnione, dopóki znajdują się w obrębie słyszalności sygnałów do mgły dawanych przez statki krzyżujące się lub spotykające się z sobą, tudzież gdy się zbliżają do portu, do którego mają zawinąć, winny wydawać trąbą do mgły najmniej jeden na minutę przeciągły ton;
- e) gdy sygnały do mgły dadzą się słyszeć ze statku, każdy parowiec lub statek motorowy bez rozpuszczonego żagla, winien zamiast sygnału do mgły dawać przepisane w Porządku sygnałowym (załączka III) sygnały rozpoznawcze dopóty, dopóki tamte sygnały nie przestaną dawać się słyszeć;
- f) gdy daje się słyszeć trąba do mgły lub bicie w dzwon ze stacy, do której parowce zawijają, każdy parowiec winien zamiast sygnału do mgły, dawać sygnał wjazdowy I, przepisany w Porządku sygnałowym (załączka III).

Gdy dzwon do mgły słyszeć się daje od czoła portu, parowiec zawijający winien dawać sygnał wjazdowy II dopóty, dopóki nie będzie dany dzwonem sygnał do wjazdu;

g) wszelkie statki stojące na kotwicy poza obrębem portów i przystani, dopóki słyszą sygnały do mgły z innych statków, winny w odstępach nie dłuższych jak jednominutowych dzwonić, lub szybko raz po raz wydawać trąbą do mgły po dwa krótkie tony.

2. Gdy parowiec lub statek motorowy usłyszy sygnały do mgły innego statku, a z jego kierunku i sily, jakoteż z rodzaju sygnału wynika, że drugi statek zajmuje miejsce wymagające wyninięcia, winien przedewszystkiem zmniejszyć chyżośc swego biegu, a w razie potrzeby maszynę całkiem zastanowić.

Dopiero po przeświadczenie się o wzajemnym kierunku obu statków, względem siebie, można z jak nastrożniejszem użyciem steru i sily maszyny wykonać wyminiecie.

3. Ciągnienie tratw podczas mgły i zawieje śnieżnych jest zakazane.

Wykonywanie robót około budowli wodnych w tych częściach kotliny portowej, które służą do obrotu parowców, we wjazdach i przed wjazdami do portów, tudzież w przepisanych kierunkach biegu parowców ma być podczas mgły i zawieje śnieżnych wstrzymane. Gdyby wykonanie robót tego rodzaju nie dało się odłożyć dopóki mgła nie ustąpi, trzeba parowce, odbywające regularne kursa programowe uwiadomić wcześnie, kiedy i gdzie roboty takie będą wykonywane.

W przypadku takim maszyny budownicze płyniące i statki robocze obowiązane są dawać sygnały do mgły w taki sam sposób, jak to przepisane jest dla statków w biegu będących l. 1, lit. a, b, c.

§. 13.

1. Parowce powinny wpływać do portów i z nich wypływać ile możliwości z siłą zmniejszoną.

2. Gdy dwa statki zawijające do portu zbliżają się jednocześnie do wjazdu, statek, który ma drugi po prawej stronie, winien temu ostatniemu ustąpić pierwszeństwa do wjazdu. Zresztą parowiec ma zawsze pierwszeństwo przed każdym nie parą pełzonym statkiem, wyjątki, gdyby statek żaglowy z silnym wiatrem płynący oczywiście nie mógł bez własnego niebezpieczeństwa zostawić parowcowi wolnej drogi.

3. Gdy dwa lub więcej parowców są gotowe jednocześnie z portu wypływać, pierwszeństwo ma ten parowiec, który z przyczyny swego stanowiska może najszybciej i bez narażenia innych statków odpływać.

Następny statek może dopiero wtedy wyruszyć, gdy pierwszy opuści otwór portowy.

Jeżeli statek poprzedzający wypływał z portu tyłem a dzieje się to w nocy, podczas burzy, mgły i zawieje śnieżnej, następnemu statkowi wolno dopiero wtedy port opuścić, gdy pierwszy się odwróci i rozpocznie bieg przepisany. Tenże obowiązany jest dać sygnał przepisany do tego w Porządku sygnałowym (załączka III).

4. We dnie i gdy noc jest spokojna, wolno wyruszyć z portu, gdy parowiec nadpływający oddalony jest najmniej na 500 m od otworu portowego.

Jednakże o zamiarze odpłynięcia trzeba już pierwsi oznajmić sygnałem przepisany na ten wypadek w Porządku sygnałowym (załączka III) i dopiero wtedy wolno odpłynąć, gdy parowiec nadpływający w dostatecznej odległości od otworu portowego maszynę zastanowi i o tem uwiadomi przez odpowiedzenie na sygnał.

Gdy stan powietrza nie pozwala widzieć, postąpić należy tak samo jak tylko statek nadpływający pocznie dawać sygnał wjazdowy I.

5. Gdy w nocy burzliwej parowiec zbliży się do portu na 1 kilometr, jakotęż gdy stan powietrza nie pozwala widzieć (mgła, zawieja śnieżna itd.) a sygnał wjazdowy II nadpływającego statku daje się słyszeć, żadnemu statkowi nie wolno portu opuścić, ani otworu portowego zastawić.

6. Statki motorowe w każdej porze dnia i jakakolwiek jest pogoda, gdy chcą zawiąć do portu lub z portu odpłynąć, winny dać trąbę do mgły sygnał do tego przepisany a mianowicie, gdy zawiąją, jak tylko statek motorowy zbliży się do otworu portowego mniej więcej na 200 m, gdy zaś odpływają, nim statek motorowy wpłynie na wodę spławną otworu portowego.

Łodzie motorowe i małe łodzie parowe zawiązając do portu i odpływając z niego, winny również dawać ten sygnał, pierwsze trąbą do mgły a drugie świstawką parową. Nadto nie wolno im opływać z bliska czół portowych, zawiązając zaś do portu, winny chyżość wcześnie zmniejszyć.

§ 14.

Gdy się zdarzy przygoda nieszczęsna, dowódca statku obowiązany jest uwiadomić o tem jak najszybciej sąsiednie miejsca i statki; używać ma do tego sygnałów na pomoc, przewidzianych w Porządku sygnałowym (załączka III).

§. 15.

Łodzie motorowe (porównaj §. 7) podlegają przepisom o światłach, wymijaniu i dawaniu sygnałów tak samo jak parowce z ta różnicą, że do dawania sygnałów dostateczny jest jeden z przepisanych środków sygnałowych akustycznych (świstawka lub trąba).

Małe łodzie parowe obchodzić się mogą prostą świstawką parową.

Małe łodzie motorowe i parowe wystawiać mogą światło przodowe niżej, jak to w §. 10 liczba 1, lit. a jest przepisane i nadto wolno im połączyć światła boczne w jednej skrzyni.

C. Postanowienia o przewozie materyałów niebezpiecznych.

a) Przewóz przedmiotów wybuchających (materyałów rozsadzających).

I. Następujące przedmioty wybuchające przypuszczone są do obrotu na jeziorze bodeńskiem:

1. Proch — saletra rozsadzająca, saletra palna — (wielce ścisła mieszanna gatunków saletry neutralnie oddziaływających i węgla lub materyałów, których głównymi częściami składowymi są węgiel, wodor i tlen, z siarką lub bez siarki);

2. następujące przetwory zawierające nitroglicerynę:

a) dynamit I (mieszanka nitrogliceryny z materyałami prochowymi nie wybuchającymi same przez sie i nie samopalnymi, przy średniej ciepłocie plastycznej, nie wydzielająca kropli),

b) dynamit II i III (dynamit węglowy, mieszanka nitrogliceryny z mieszankami podobnymi do prochu strzelniczego),

c) żelatyna rozsadzająca (mieszanka przy ciepłocie średniej rozciągliwo-sprężysta, składająca się z nitrogliceryny, nitrocellulozą żelatynowaną, z alkaliami węglanowymi [a względnie ziemiami alkalicznymi] albo rodzajami saletry neutralnie oddziaływanymi lub bez nich,

d) dynamit żelatynowy (mieszanka przy średniej ciepłocie plastycznej, składająca się z nitrogliceryny żelatynowanej nitrocellulozą i mąki drzewne, saletry i alkali węglanowych [a względnie ziemi alkalicznymi]),

e) karbonit (mieszanka nitrogliceryny z mieszankami podobnymi do prochu strzelniczego i z materyałami płynnymi same przez sie nie wybuchającymi lub nie samopalnymi);

3. nitrocelluloza (luźna, zawierająca najmniej 20 procentów wody i prasowana, nie żelatynowana), w szczególności bawełna strzelnicza i wełna kleina-wa, jakotęż mieszanka nitrocellulozy z rodzajami saletry neutralnie oddziaływanymi;

4. następujące mieszaniny zawierające związki nitrowe istot należących do aromatycznych:

- a) sekuryt (mieszanina saletry amoniakalnej, saletry potażowej i dinitrobenzolu lub podobnych istot),
- b) roburyt (mieszanina chlorodinitrobenzolu, chloronitronaftaliny lub nitrochlorobenzolu i saletry amoniakalnej);

5. naboje, petardy, wyroby pirotechniczne, podpały rozsadzające służące do podpalania ładunków (np. kapsle rozsadzające), podpałki (amorces);

6. wszelkie przedmioty wybuchające, których przesyłanie kolejami żelaznymi i drogami wodnymi będzie kiedykolwiek dozwolone w państwach nad jeziorem bodeńskim leżących.

Statki, wiozące przedmioty wybuchające, gdy zawijają do stacyi przeznaczenia tych materiałów, powinny być zaopatrzone w papiery posyłkowe, potrzebne według przepisów stacyi przeznaczenia państwa nadbrzeżnego.

II. Następujące materiały, o ile zapakowane są w sposób przepisany dla obrotu kolejowego a mianowicie, o ile ich opakowanie nie dopuszcza drgania i wyciekania, nie będą uważane za przedmioty wybuchające:

1. podpały nie rozsadzające, przepisane w wojsku i marynarce jednego z państw nadbrzeżnych,

2. kapsle używane do broni palnej, kapsle blaszkowe i naboje do broni palnej,

3. lonty.

III. Od obrotu na jeziorze bodeńskim wyłączone są przedmioty wybuchające, które według I. I nie są dopuszczone a mianowicie:

1. nitrogliceryna zwyczajna i w roczynach;

2. piorunian złota, suchy, w formie stałej lub w proszku, piorunian rtęci, piorunian srebra i przetwory z nich otrzymane;

3. rodzaje cukru nitrowego, rodzaje skrobii nitrowej i mieszaniny z nich otrzymane;

4. mieszaniny wydzielające krople nitrogliceryny;

5. przedmioty wybuchowe, które albo

a) oddziaływają kwaśno [z wyjątkiem prochu, saletry rozsadzającej i saletry palnej (I, 1), sekurytu (I, 4 a) i roburytu (I, 4 b)], lub

b) przy cieplocie aż do $+40^{\circ}$ C. poczynają rozkładać się same przez siebie, lub

c) które zawierają:

aa) chlorany [z wyjątkiem kapsli rozsadzających i podpałek (I, 5)], lub

bb) pikrynan, lub

cc) fosfor [z wyjątkiem podpałek (I, 5)], lub

dd) siarczyl miedzi;

6. przedmioty wybuchające w osłonach nabojowych, o ile takowe po wierzchu zwilżone są nitrogliceryną (liczba 1) lub innym płynem rozsadzającym, albo obłożone są po wierzchu przedmiotami wybuchającymi stalami;

7. przetwory wybuchające, w których pojedyncze części składowe, same przez siebie nie wybuchające, znajdują się w naczyniu zamkniętym, przegrodami łatwo przebić się dającymi lub przyrządami kurkowymi oddzielone i wybuch może być spowodowany dopiero przez zniszczenie i oddalenie przegród lub przez otwarcie przyrządów kurkowych;

8. broń palna nabita.

IV. Na statkach przewożących ludzi, jakotęż na trawach nie wolno transportować przedmiotów wybuchających, wolno jednak wieźć tyle prochu strzelniczego i wyrobów pirotechnicznych, ile ich potrzeba do dawania sygnałów.

Wyjatek dozwolony jest tylko wtedy, gdy w nagłych przypadkach powszechnego niebezpieczeństwa, na przykład w razie zatorów chodzi o przewiezienie do miejsca przeznaczenia w jak najkrótszym czasie i pod pewną eskortą puszek do rozsadzania potrzebnych i materiału do ich napełniania.

Każdy statek używany do przewiezienia przedmiotów wybuchających powinien mieć z sobą czolno wybawcze.

V. Przedmioty wybuchające pakować należy mocno w pakach lub beczkach drewnianych mocno zrobionych i mających grubość zastosowaną do tego co zawierają, których spojenia powinny być tak zeszczelnione, żeby nic nie mogło się wysypywać i które nie mają być opatrzone żelaznymi obręczami lub opaskami. Zamiast pak lub beczek drewnianych można także używać beczek tak zwanych amerykańskich, zrobionych z kilku warstw bardzo twardej i grubej pokostowanej tekstury. Naczynia używane do przewozu prochu, saletry rozsadzającej i saletry palnej (I, 1) nie powinny mieć w sobie ani gwoździ lub śrub żelaznych, ani żadnych innych spojeń żelaznych.

Proch, saletrę rozsadzającą, saletrę palną (I, 1), tudiż proch zrobiony z nitrocellulozy żelatynowanej z saletrą lub bez niej (I, 3) można pakować w naczyniach metalowych z wyjątkiem żelaznych. Przed zapakowaniem w beczki lub paki robi się z przedmiotów tych albo pakiety (w naczyniach blaszanych) najwięcej po $2\frac{1}{4}$ kilograma, albo wsypuje się do worków nieprzepuszczających, zrobionych z trwałych tkanin, proch mączny do worków ze skóry lub gęstej materyi kauczukowej.

Przedmiotów wybuchających, wymienionych pod I, 2 i 4 nie wolno posyłać w luźnej masie, lecz tylko w nabojach. Naboje te, jakotęż naboje z bawelny strzelniczej prasowanej, powlecone lub nie powlecone parafiną (I, 3), łączyć należy w pakiety

obwijając je papierem. Podobnież postępuje się z przedmiotami wybuchającymi dopuszczonemi według I, 6, o ile kolejami żelaznemi wolno posyłać tylko w formie nabojuów. Naboje z materyałów pod I, 2 wymienionych, opatrywać należy nadto powłoką zabezpieczającą od weiskania się wody lub wilgoci (np. umieszczać je w workach gumowych zaklejanych rocznym gumą).

Bawelnę strzelniczą prasowaną, zawierającą najmniej 15 procentów wody, jakoteż naboje sekurytowe i roburytowe (I, 4) wolno pakować także w puszkach blaszanych lub pudelkach tekturowych, dających zamknąć się szc泽nie.

Do przesłania luźnie nitrocellulozy, zawierającej w sobie najmniej 20 procentów wody, potrzebne jest mocne opakowanie w naczyniach o grubych ścianach szc泽nie zamkniętych.

Przedmioty wybuchające wszelkiego rodzaju nie powinny być opatrzone podpałami lub lontami i nie wolno ich pakować razem z niemi lub z nabojsami do broni palnej (II, 2) w tych samych naczyniach.

Naczynia, służące za opakowanie dla przedmiotów wybuchających, powinny być opatrzone napisem, wyrażającym co zawierają: proch, saletra rozsadzająca, saletra palna, proch z nitrocellulozy i saletry, naboje, petardy, wyroby pirotechniczne, podpały, naboje dynamitowe, naboje z dynamitu węglowego, naboje z żelatyny rozsadzającej, naboje z dynamitu żelazowego, naboje karbonitowe, bawelna strzelnica itp. Nadto powinna znajdować się na nich firma lub marka fabryki, z której przedmioty wybuchające pochodzą lub oznaczenie fabryki przez Władzę naczelną dozwolone i do wiadomości publicznej podane.

Waga brutto posyłek zawierających proch, saletrę palną (I, 1), bawelnę strzelniczą (I, 3), ładunki, petardy, wyroby pirotechniczne lub podpały (I, 5), nie powinna przenosić 90 kilogramów, a posyłek zawierających wszelkie inne przedmioty wybuchające, 35 kilogramów. Do pryzmatycznego prochu działowego w ładunkach nie stosują się te oznaczenia wagi.

Opakowanie, jakie kiedykolwiek będzie przepisane dla obrotu na kolejach żelaznych, dostatecznym będzie także do przewozu jeziorem bieżiskiem.

VI. Przy pakowaniu i ladowaniu, jakoteż przy wyładowywaniu i rozpakowywaniu przedmiotów wybuchających, nie wolno palić ognia lub gołego światła, ani też palić tytoniu.

Przy ladowaniu i wyładowywaniu unikać należy starannie wstrząśnień. Dlatego też nie wolno posyłek toczyć ani rzucać.

VII. Ładować i wyładowywać wolno tylko w miejscu wyznaczonym do tego przez właściwą

Władzę policyjną, a które powinno być najmniej na 300 metrów oddalone od budynków zamieszkałych. Oprócz tego dozwolone jest ladowanie i wyładowywanie przedmiotów wybuchających w przeznaczonych na to miejscach przed fabryką materyałów wybuchających lub w takiej fabryce albo w składzie materyałów wybuchających policyjnie koncesyowanym, jakoteż w tych oddziałach portu, które Władza portowa do tego wyznaczy.

Miejsce do ladowania nie powinno być podczas czynności dostępne dla publiczności a jeżeli ladowanie i wyładowywanie odbywa się wyjątkowo w ciemności, należy je oświetlić latarniami stale i wysoko przytwierdzonemi. Naczynia napelnionych materyałem wybuchającym nie wolno pierwej na miejsce ladowania przynosić lub pozwalać przynosić, aż dopiero wtedy, gdy ladowanie ma się rozpocząć.

VIII. Materyałów wymienionych pod I, 2 aż do 4 nie wolno na tym samym statku pakować razem z prochem, saletrą rozsadzającą, saletrą palną (I, 1), ładunkami, petardami, wyrobami pirotechnicznemi, podpałami (I, 5), lub z nabojsami do broni palnej (II, 2). Podobnież podpały rozsadzające umieszczać zawsze należy oddzielone od prochu i innych przedmiotów wybuchających.

IX. Przedmioty wybuchające pakować należy na statku pod pokładem w miejscu zamkniętem, które na parowcach znajdować się powinno jak można najdalej od kołowni. Beczek nie należy stawiać prosto, lecz trzeba je kłaść a od poczeczenia się ubezpieczać podkładami drewnianemi. Jeżeli wyjątkowo niektóre paki posyłki trzeba poprzywyciązać, używać należy do tego wyłącznie sznurów, nigdy zaś łańcuchów. Wszelkie żelazne części składowe, które w drodze mogłyby stykać się z posyłkami, poowiązać należy pakułami, słoną lub płatami.

Łodzie otwarte, wiozące przedmioty wybuchające, powinny być okryte osłoną szc泽nie zamkniętą (np. płotnem impregnowanem).

Ani w lokalach w taki sposób użytych, ani w tych, które do nich bezpośrednio przylegają, nie wolno pakować kapsli i lontów (II, 2 i 3).

Od przewożenia jednocześnie z tamtemi wyłączone są przedmioty łatwo zapalne lub samopalne, do których jednak nie zalicza się węgli i koksu.

X. Przewóz przedmiotów wybuchających dozwolony jest tylko we dnie i gdy jest widno.

Na statkach, wiozących przedmioty wybuchające, zapalanie światła i ognia dozwolone jest tylko w takim razie, jeżeli statek ma zamknięte palisko i tylko w niem.

XI. Statki, wiozące przedmioty wybuchające w ilości przenoszącej 35 kilogramów wagi brutto, zachowywać powinny w drodze, podczas zatrzymywania się i ladowania następujące przepisy:

1. Statki winny wozić z sobą banderę czarną z bialemi *P* z daleka widzialną, zawsze rozpostartą, służącą za znak ostrzegawczy;

2. nie powinny nigdy zostawać bez pilnowania;

3. trzymać się powinny jak najdalej od innych statków;

4. jeżeli transport składa się z kilku statków, takowe winny trzymać się w odległości najmniej 50 metrów jeden od drugiego;

5. jeżeli statek, wiozący przedmioty wybuchające, zatrzymuje się w drodze w pobliżu lądu dłużej niż dwie godziny, powinien stawać w odległości najmniej 300 metrów od fabryk, warsztatów i budynków zamieszkałych.

Jeżeli stosownej przystani nie można znaleźć w takiej odległości, właściwa Władza policyjna może pozwolić, żeby obrano przystań w mniejszej odległości, jeżeli zaś nie ma innej ochrony, w odległości najmniej 200 metrów od fabryk, warsztatów i budynków zamieszkałych.

W razie zatrzymania się na dłużej niż na dwie godziny w pobliżu osad uwiadomić nadto należy jak najrychlej właściwą Władzę policyjną, która ma następnie zarządzić środki ostrożności jakie uzna za potrzebne.

Gdy statek zawija do portu, uwiadomić wprzód należy Władzę portową, takowa zaś wydać ma zatrządzenia w interesie bezpieczeństwa potrzebne według okoliczności w porozumieniu z właściwą Władzą policyjną;

6. jeżeli posyłka przedmiotów wybuchających popadnie w drod. e w taki stan, że dalszy przewóz okazuje się niebezpiecznym, właściwa Władza policyjna najbliższego miejsca, którą kierownik transportu winien jak najrychlej uwiadomić, wydać ma w celu uchylenia niebezpieczeństwa potrzebne zatrządzenia pod względem dalszego postąpienia z posyłką a to stosownie do okoliczności z współudziałem biegłego, którego na jej wezwanie przysłać ma posyłający.

Gdy zwłoka grozi niebezpieczeństwem, właściwa Władza policyjna ma zniszczyć przedmioty wybuchające na koszt posyłającego, bez poprzedniego uwiadomiania onegoż, a to według wskazówek i pod nadzorem biegłego, o ile to jest możliwe.

Jeżeli w owem miejscu jest port, natenczas o ile chodzi o obszar portowy, potrzebne zarządzenia wydać ma Władza portowa według okoliczności w porozumieniu z właściwą Władzą policyjną.

XII. Stałki, które statku opatrzonego banderą według I. IX, punkt 1. w odległości nie dochodzącej 300 metrów przepływające, winny ognie pogasić;

parowce winny nadto uregulować odpowiednio rejestr kominowe.

b) Przewóz materyałów palnych nie należących do przedmiotów wybuchających.

I. Następujące przedmioty uważają się za palne:

a) olej skalny surowy i jego destylaty (eter skalny, gazolina, neolina, benzyna, ligroina, nafta, esencja skalna, olej skalny oczyszczony, oleje do czyszczenia, smarowidła itp.);

b) wszelkie materyały lotne wyrabiane ze smoły lub olejków smołowych (smoły żywicznej, ze smoły węgiel kopaltych czarnych i cieciowych, ze smoły torfowej i łupkowej);

c) eter siarczany (etylowy), kleina i alkohol siarczany;

d) kwas azotowy czerwony dymiący;

e) fosfor biały i żółty, jakotęż czerwony (bezksztaltny);

f) masa Buchera do gaszenia ognia.

Przedmioty oznaczone pod lit. a) i b) dzielą się na trzy klasy podług tego, ile wynosi ich ciężar gatunkowy przy 17.5° C. a mianowicie:

(I klasa) najmniej 0.780 (tak zwany Test-petroleum, benzol, toluol, ksylol, kumol, olej mirbanowy, olej solarny, fotogen itd.);

(II klasa) mniej niż 0.780 a więcej niż 0.680 (benzyna, ligroina, olej do czyszczenia itp.);

(II klasa) 0.680 lub mniej (eter skalny, gazolina, neolina itp.).

II. Przedmioty wymienione pod lit. a) i b) wolno przewozić jeziorem bodeńskiem tylko albo:

a) w naczyniach metalowych szczelnych i wytrzyimalych, albo

b) w naczyniach szklanych lub kamionowych: przedmioty klas I i II nadto

c) w beczkach jak najlepszych, trwałych.

Gdy się przewozi w naczyniach szklanych lub kamionowych, zachowywać należy jeszcze następujące przepisy:

1. Jeżeli więcej naczyn stanowią jedną posyłkę, zapakować je należy w grubych skrzyniach drewnianych i wysłać mocno słomą, sianem, otrębami, trócinami, zienią wymoczkową lub innymi ciadłami sykiem.

2. Gdy się posyła po jednym naczyniu, pakować je można w koszach lub kubłach mocnych dobrze przywierdzonem wiekami, jakotęż rękojęciami opatrzonych i dostatecznie wysłanych materyałem pakowym; jeżeli wieko zrobione jest ze słomy, trzciną, sitowią i tym podobnego materyalu, powinno być nasycone mlekiem glinianem lub wapieniem z dodaniem szkła wodnego. Waga brutto jednej posyłki przedmiotów klasy I, jeżeli takowe posyła się w naczyniach szklanych, nie powinna prze-

nosić 60 kilogramów; gdy się posyła w naczyniach kamionkowych, nie powinna przenosić 75 kilogramów, podezas gdy waga brutto przedmiotów klasy II i III, gdy przesypane są w naczyniach, bądź pierwszego bądź drugiego rodzaju, nie ma przenosić 40 kilogramów.

Każda z osobna posyłka zawierająca przedmioty II i III klasy powinna być opatrzona wyraźnym napisem „Ostrożnie z ogniem” wydrukowanym na czerwonem tle. Nadto kosze i kubły z naczyniami szklanymi lub kamionkowymi zawierającymi przedmioty II i III klasy winny mieć napis „Nieśc trzeba”.

III. Eter siarczany (eter etylowy) jako też kleine (I, lit. c) posyłać wolno tylko w naczyniach metalowych lub szklanych całkiem szczelnie zamkniętych. Naczynia te a nianowicie tak metalowe, jak i szklane, jeżeli kilka naczyń stanowią jedną posyłkę, pakować należy w sposób przepisany pod II, l. 1, gdy się posyła po jednemu naczyniu, pakować należy podług przepisu podanego pod II, l. 2, przestrzegając, żeby przy pakowaniu naczyń pojedynczych waga brutto każdej z osobna paki nie przekroziła 60 kilogramów.

IV. Alkohol siarczany (I, lit. c) wolno przewozić tylko albo:

1. w naczyniach szczelnych z grubej blachy żelaznej należycie zanitowanych, mających aż do 500 kilogramów pojemności; albo

2. w naczyniach blaszanych, ważących brutto najwięcej 75 kilogramów, wzmacnionych u dołu i u góry żelaznymi opaskami. Naczynia takie albo mieścić się powinny w koszach plecionych lub kubłach, albo być upakowane w skrzyniach słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sykiami; albo

3. w naczyniach szklanych, zamkniętych w grubych skrzyniach drewnianych, wysłanych słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innymi ciałami sykiami.

V. Przewóz czerwonego dymiącego kwasu azotowego (I, lit. d) podlega następującym przepisom:

Jeżeli posyła się go w banach, flaszach lub kamionkach, naczynia te powinny być szczelnie zamknięte, dobrze opakowane i umieszczone w osobnych naczyniach opatrzonych w mocne wygodne ucha lub w koszach plecionych. Banie i flaszki powinny być w naczyniach otoczone najmniej równą ich pojemnością ilością wysuszonej ziemi wynoczkowej lub innych właściwych suchych ziemnych ciał.

Jeżeli się posyła w naczyniach metalowych, takie powinny być nie przepuszczające i opatrzone dobremi zamknięciami.

VI. Fosfor pospolity biały i żółty (I, lit. e) powinien być otoczony wodą w puszkach blaszanych, obejmujących najwięcej 30 kilogramów i za-

towanymi, zapakowanych moeno w grubych skrzyniach. Skrzynie powinny mieć nadto dwie mocne rękojeści, nie mają ważyć więcej nad 100 kilogramów, z wierzchu opatrzone być powinny napisami „wewnętrz fosfor pospolity żółty (biały)” i „góra”.

Fosfor czerwony (bezksztaltny) (I, lit. e) pakować należy w puszkach blaszanych dobrze zatutowanych i umieszczać takowe w grubych skrzyniach natłaczając trocinami. Skrzynie te ważyć powinny najwięcej 90 kilogramów i mieć z wierzchu napis: „wewnętrz fosfor czerwony”.

VII. Masę Buchera w puszkach blaszanych do gaszenia ognia (I, lit. f) przewozić wolno tylko w puszkach blaszanych. Puszki te powinny być umieszczone w skrzyneczkach zawierających najwięcej 10 kilogramów a wewnętrz papierem wyklejonych. Następnie pakuje się te skrzyneczki w większych skrzynkach podobnie wyklejonych papierem.

VIII. Gdy przetwory chemiczne wymienione pod Ieczbami II i III posyła się w ilościach nie większych jak po 10 kilogramów, wolno łączyć je tak ze sobą, jak i z innemi przedmiotami nie należącemi do wybuchających, gryzących lub palnych, w jedną posyłkę. Przedmioty te znajdują się mają wtedy w butlach szklanych lub blaszanych szczelnie zamkniętych, które upakować należy w mocnych skrzyniach słomą, sianem, otrębami, trocinami, ziemią wymoczkową lub innemi ciałami sykiami.

Kwas azotowy czerwony dymiący wolno tylko w powyższej ilości i w powyższy sposób łączyć w jedną posyłkę z takimi samemi ilosciami innych kwasów mineralnych z wyjątkiem bromu i z innemi przedmiotami nie należącemi do wybuchających, gryzących lub palnych.

Alkohol siarczany, gdy waga jego wynosi najwięcej dwa kilogramy, można łączyć w jedną posyłkę z innemi przedmiotami, nie należącemi do materiałów wybuchających, gryzących lub palnych, jeżeli tenże alkohol siarczany posyła się we flaszach blaszanych szczelnie zamkniętych, takowe zaś umieszczone są razem z innemi przedmiotami posyłki w grubej skrzyni i natłoczone mocno słomą, sianem otrębami, trocinami lub innemi ciałami sykiami.

Fosfor i puszek z masą Buchera do gaszenia ognia nie wolno nawet w małych ilościach łączyć z innemi przedmiotami w jedną posyłkę.

IX. Naczynia wymienione pod II, II aż do VIII (naczynia metalowe, beczki, skrzynie, kubły i kosze) ładować należy na statki w taki sposób, żeby się o siebie nie odbijały ani też spaść nie mogły.

X. Na parowęach wolno przedmioty palne ładować tylko na pokładzie; na statkach służących do przewozu ludzi nie wolno ich wcale ładować.

XI. Do tych lokalni statku, w których umieszczone są przedmioty palne, wolno wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa i nie wolno w nich palić

tytoniu. Jeżeli lokale te znajdują się pod pokładem, powinny być opatrzone u góry skuteczną wentylacją.

Na statkach, na których przedmioty palne są ładowane, nie wolno palić gołego ognia.

U statków takich kominy palisk znajdujących się pod pokładem, opatrzone być powinny iskrochronami.

Przedmioty palne, naładowane na pokładzie, okryte być powinny płachtami szczelnie osłaniającymi.

XII. Na statkach wiozących materyały palne, powinna być wywieszana we dnie bandera błękitna z wielkiem biały F (acińskie drukowane), w nocy latarnia błękitna; takowe mają być przytwierdzone na maszcie lub na żerdzi w wysokości najmniej czterech metrów nad pokładem.

Statkom takim przybijać wolno do lądu tylko w odległości najmniej 150 metrów od innych statków lub od budynków zamieszkałych, o ile Władza portowa a poza obrębem portów Władza policyjna miejscowa nie nakaże w większej lub nie dozwoli w mniejszej odległości przybijać do lądu.

Postanowienia niniejsze nie stosują się do statków wiożących tylko małe ilości (aż do 10 kilogramów, a względnie alkoholu siarczanego aż do 2 kilogramów, porów. l. VIII) poszczególnych materiałów palnych bądź to w przepisem oddzielnem opakowaniu, bądź też zapakowany i według przepisów razem z innymi przedmiotami (l. VIII), z tem zastrzeżeniem, żeby waga ogólna wiezionych małych ilości materiałów palnych nie dochodziła 40 kilogramów.

XIII. Gdy statek obładowany przedmiotami palnymi przybędzie do miejsca przeznaczenia, dowódca winien niezwłocznie uwiadomić właściwą Władzę policyjną lub portową o ilości i rodzaju naładowanych przedmiotów palnych i statek swój umieścić niezwłocznie w miejscu wyznaczonym.

XIV. Gdy przedmioty palne mają być na statek ładowane lub ze statku wyładowywane, dowódca winien wprzód uwiadomić właściwą Władzę policyjną lub portową.

Władza ta wyznacza stanowisko, w którym przedmioty te mają być ładowane i wyładowywane i termin, w którym praca ta ma się rozpocząć i skończyć. Stanowisko takie powinno być jak najbardziej oddalone od budynków zamieszkałych. Przystęp do stanowiska dozwolony jest wyłącznie osobom mającym tam zajęcie.

Podeczas ładowania i wyładowywania nie wolno palić tytoniu ani rozniecać ognia lub używać gołego światła tak na statku jak i w pobliżu stanowiska.

O zmroku wolno ładować i wyładowywać tylko za szczególnym pozwoleniem i tylko przy świetle latarni stałej utwierdzonych najmniej na dwa metry ponad powierzchnią gruntu roboczego.

Przy ładowaniu i wyładowywaniu koszów i kubów z naczyniami szkłanymi lub kamionkowymi, zawierającymi materyał do przedmiotów w klasach II i III pod l. I, lit. a) i b) oznaczonych należące, nie wolno ich wozić na karach ani też nosić na barkach lub na plecach, lecz tylko za rękę, którymi opakowania te są opatrzone.

c) Przewóz materyałów gryzących i trucizn.

1. Gdy materyały gryzące jak kwasy itp. przewiezione być mają innymi statkami a nie statkami rządowych lub przez Rząd koncesjonowanych przedsiębiorstw żeglugi parowej, w każdym szczególnym przypadku Władza policyjna lub portowa miejsca ładowania ma orzekać, czy materyały te przewieść należy osobnimi statkami czyli też można je ładować z innymi towarami. Pozwalając na ładowanie z innymi towarami, Władza zarządzić ma oraz środki ostrożności, którym szyper winien się poddać. Zarządzenia te wydają się na piśmie i szyper obowiązany jest pokazywać na żądanie to pismo urzędnikom policyjnym, portowym, złotym i budowlanym wodnemi kierującym.

2. Wytwory arsenu nie płynne, mianowicie kwas arsenowy, złotołusk żółty (auripigment), złotołusk czerwony (realgar), arsenik biały (Scherbenkobalt, Fliegenstein), przesypane być mogą jeziorem bodeńskiem tylko wtedy, jeżeli na każdej posyłce napisane będą czarną farbą olejną wyraźnymi literami wyrazy: „Arszenik (truczyna)“ i jeżeli posyłki te opakowane będą w sposób następujący:

albo

a) w beczkach podwójnych lub pakach podwójnych, mających dna obręczami obite, wieko obręczami lub żelaznymi opaskami umocnione i gdy beczki lub paki wewnętrzne zrobione są z grubego suchego drzewa i wyklejone wewnątrz grubem płótnem lub podobnemi grubymi tkaninami;

albo

b) w worach z płótna namazionego, zapakowanych w pojedynczych beczkach z grubego suchego drzewa;

albo

c) w cylindrach blaszanych zalutowanych, włożonych w beczki z grubego drzewa, mających dna umoczone wpuszczone obręczami.

3. Wytwory arsenu płynne, mianowicie kwas arsenowy, mogą być przesypane jeziorem bodeńskiem tylko wtedy, jeżeli:

- a) na każdej posyłce napisane będą czarną farbą olejną wyraźnieni literami wyrazy: „Arszenik (trucizna)“;
- b) jeżeli posyła się w baniach, flaszkach lub kamionkach, naczynia te powinny być szczerle zatknięte, dobrze opakowane i umieszczone w osobnych naczyniach opatrzonych w mocne wygodne ucha lub w koszach plecionych;
- c) jeżeli posyła się w naczyniach metalowych, drewnianych lub gumowych, naczynia te powinny być nie przepuszczające i opatrzone do bremi zatknięciami.

Przepisy te stosują się także do naczyń, w których wytwory arsenu płynne były przewożone.

4. Inne wytwory metalowe trujące (barwidła metalowe trujące, sole metalowe itd.), mianowicie zaś przetwory rtęciowe, jakoto: sublimat, kalomel, chlorek rtęciowy i tlenek rtęciowy, cynober, sole i barwidła miedziane, jakoto: siarkan miedziowy (siny kamień), octan miedziowy (grynszpan), barwidła miedziane zielone i błękitne, przetwory ołowiu, jakoto: glejta (massykat), minia, octan ołowiovy i inne sole ołowiane, biel ołowiana i inne barwidła ołowiane, także tlenki cynkowy, cynowy i antymonowy posyłać należy tylko w grubych beczkach lub pakach, z mocnego suchego drzewa zrobionych, opatrzonych w obręcze wpuszczone a względnie w opaski. Opaski powinny być takie, aby w skutek tarcia i wstrząsów przy przewozie niepodobnych do uniknienia, proszek szczelinami nie wychodził.

5. Gdy trucizny takie (przetwory arsenowe nie płynne i płynne, tudzież inne przetwory metalowe trujące) mają być przesłane w ilości 5000 kilogramów lub większej, ładować je należy na statkach wiozących inne towary tylko w osobnych oddziałach, od przeciekania wody szczerle zabezpieczonych. Przed ładowaniem szyper winien uwiadomić Władzę policyjną lub portową. Władza winna przekonać się, czy oddziały statku, w których trucizny umieszczone będą mają, są istotnie nieprzeciekłe.

Podobnież wtedy, gdy trucizny takie w ilościach mniej niż 5000 kilogramów wynoszących, wiezione być mają razem z innemi przedmiotami, baczyć należy na to, żeby trucizny ładowane były oddzielnie od posyłek żywności. Władza policyjna lub portowa winna wydać szyprowi poświadczenie co do wydanych zarządzeń.

6. Jeżeli paki zostaną uszkodzone i to bez ich otwierania jest widoczne, Władza policyjna lub portowa miejsca wysłania winna zabronić ładowania takowych.

II.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie dnia 1. maja 1900.

Od tego terminu tracą moc swoją rozporządzenia Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 29. października 1892, Dz. u. p. Nr. 188, z dnia 14. stycznia 1895, Dz. u. p. Nr. 12 i 13 i z dnia 4. kwietnia 1895, Dz. u. p. Nr. 53.

Jednocześnie czynią się następujące zmiany w postanowieniach rozporządzenia ministerialnego z dnia 5 czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90:

- a) §. 1 opiewać ma na przyszłość:

„Każdy statek po jeziorze bodeńskiem krażący, do obywatela austriackiego lub do c. k. zakładu trajektowego należący, powinien posiadać przepisany patent (dowód wypróbowania) a mianowicie każdy parowiec, każdy statek motorowy, każdy statek żaglowy i holowany towarowy, jakoteż każde czolno trajektowe.

Postanowienia potrzebne dla bezpieczeństwa obrotu łodzi wiosłowych w obrębie portów wydane będą osobnem rozporządzeniem.“

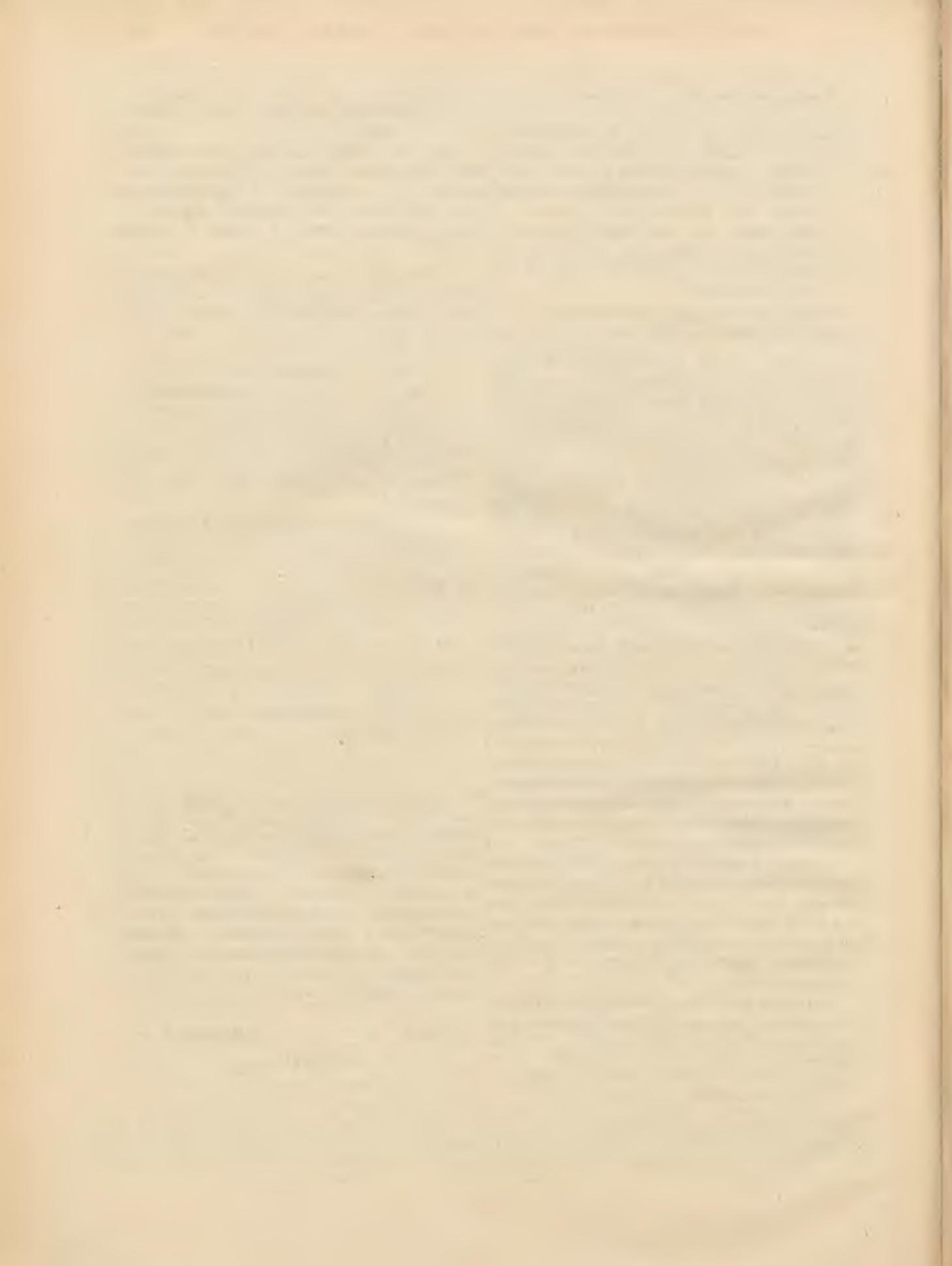
- b) Postanowienie §. 4go, ustęp 1, żeby utrzymywany był rejestr statków opatrzonych patentami, rozciąga się także na łodzie motorowe, statki towarowe ciągnione i łodzie trajektowe.
- c) Wzór patentu żeglarskiego dołączony do rozporządzenia ministerialnego z dnia 5. czerwca 1884, Dz. u. p. Nr. 90, nie ma być na przyszłość używany.

Bezpośrednie przestrzeganie i nadzór nad wykonywaniem niniejszego rozporządzenia, o ile nie chodzi o sprawy, stosownie do rozporządzenia ministerialnego z dnia 1. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 114, przekazane c. k. inspektorowi żeglugi w Bregencji, sprawującemu obowiązki komisarza portowego w c. k. porcie jeziora bodeńskiego w Bregencji, porucza się c. k. starostwu w Bregencji, które pod względem techniczno-żeglarskim działać ma zawsze w porozumieniu z rzecznym komisarzem portowym.

Wittek r. w.

Koerber r. w.

Stibral r. w.



Patent statku.

Na zasadzie niniejszego dokumentu statek ten może być używany do żeglugi po jeziorze bodeńskim dopóty, dopóki będzie się znajdował w rzecznym stanie i dopóki główne jego części nie zostaną znacznie zmienione lub nowemi zastąpione.

W dowód czego spisano pod pieczęcią urzędową.

Dozwolone zanurzenie.

Dozwolone zanurzenie statku po obładowaniu oznaczone zostało z każdej strony w pośrodku { żelaznymi klamrami } mającemi 25 cm długości a 4 cm szerokości. z przodu i z tyłu { wymalowanemi kresami }.

Linia największego dozwolonego zanurzenia przechodzi przez dolny brzeg { klamer } kres { }.

Sucha wysokość burty wynosi więc (miara w miejscach oznaczenia suchej wysokości):

Załoga.

Ażehy statek mógł bezpiecznie żeglować, powinna znajdować się na nim następująca załoga:

Rynsztunek.

Gdy statek jest w biegu, powinny znajdować się na nim:

(następuje wykaz).

(Na parowcach i statkach motorowych przeznaczonych do przewozu osób.)

Największa ilość podróżnych, którą wolno wziąć na pokład, wynosi:

Załączka II

Świadectwo ponownej rewizji.

Ponieważ w statku powyżej wymienionym

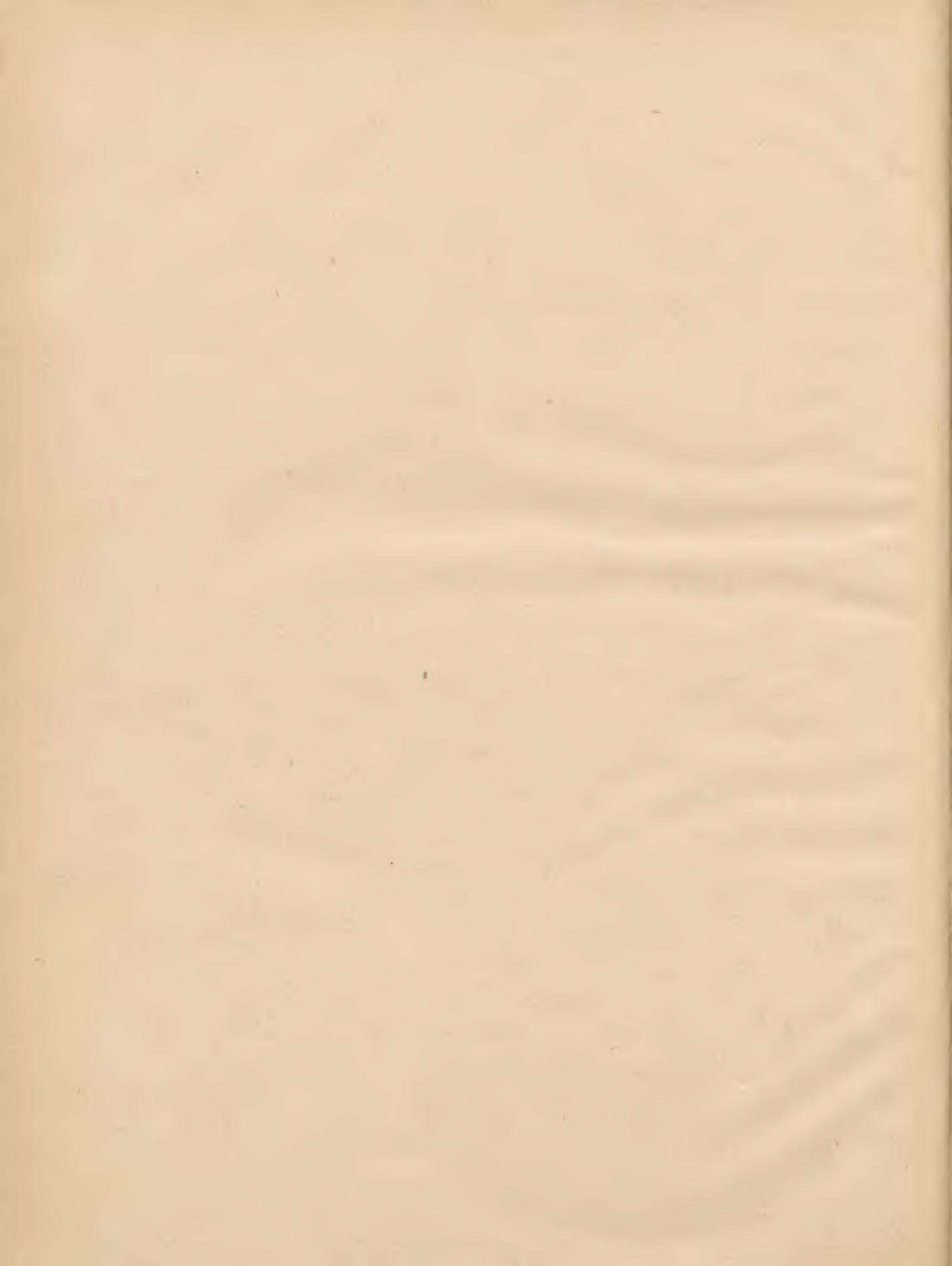
{	zmieniono
}	odnowiono

przeto na wniosek w

wszystkie jego części i przynależyci zostały dziś zrewidowane. Pokazało się, że

dnia go

(Oznaczenie Władzy i podpis.)



Załączka III.**Porządek sygnałowy dla żeglugi na jeziorze bodeńskiem.****I. Sygnały do mgły.**

Parowce dawać je mają zawsze świstawką trójtonową.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
1	Sygnał do mgły parowców na jeziorze (§. 12, liczba 1 a).	— — — W równych odstępach czasu trzy na minutę przeciągle świsty.	Każdy statek odpowiedzieć winien swoim sygnałem rozpoznawczym.
2a	Sygnał rozpoznawczy parowców odbywających kurs programowy z numerem parzystym *) (§. 12, liczba 1 e).	00 00 00 Trzy razy na minutę po dwa krótkie szybko po sobie następujące świsty.	Każdy parowiec odpowiedzieć winien swoim sygnałem rozpoznawczym.
2b	Podobnież z numerem nieparzystym **) (§. 12, liczba 1 e).	000 000 000 Trzy razy na minutę po trzy krótkie szybko po sobie następujące świsty.	
3	Sygnał do mgły parowca stojącego na kotwicy poza obrębem portu (§. 12, liczba 1 g).	0000000000 Dzwonienie dzwonem najmniej raz na minutę.	
4	Sygnał do mgły statków motorowych i żaglowych, łodzi trajektowych i statków towarowych holowanych i łodzi trajektowych, gdy płyną samodzielnie (§. 12, liczba 1 b i c).	— — Jeden na minutę przeciągły ton trąbą do mgły.	Parowce i statki motorowe bez rozpuszczonego żagla odpowiadają swoim sygnałem rozpoznawczym.

*) Numera parzyste mają kursa:

1. Bregencya—Konstancya bezpośrednio,
2. Bregencya—Lindau—Friedrichshafen—Meersburg—Konstancya,
3. Konstancya—Romanshorn—Rorschach—Bregencya,
4. Ludwigshafen—Meersburg—Konstancya,
5. Wszystkie inne kursa od brzegu szwajcarskiego i austriackiego do przeciwnego niemieckiego.

**) Numera nieparzyste mają kursa:

1. Konstancya—Bregencya bezpośrednio,
2. Konstancya—Meersburg—Friedrichshafen—Lindau—Bregencya,
3. Bregencya—Rorschach—Romanshorn—Konstancya,
4. Konstancya—Meersburg—Ludwigshafen,
5. Wszystkie inne kursa od brzegu niemieckiego do przeciwnego szwajcarskiego i austriackiego.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
5a	Sygnal rozpoznawczy statków motorowych bez rozpuszczonego zagla (§. 12, liczba 1 e).	— 00 — 00 Dwa razy na minutę po jednym przeciągłym tonie a po nim dwa krótkie tony trąbą do mgły.	Każdy statek winien odpowiedzieć swoim sygnałem rozpoznawczym.
5b	Sygnal rozpoznawczy statków motorowych z rozpuszczonym zaglem, statków zagłowych, statków towarowych holowanych i łodzi trajektowych, gdy płyną samodzielnie w obrębie słyszalności sygnałów do mgły dawanych przez parowce, także łodzi rybackich w podobnym przypadku (§. 12, liczba 1 e).	0000000000 Krótkie tony trąbą do mgły szybko po sobie następujące.	Parowce i statki motorowe bez rozpuszczonego zagla odpowiedzieć mają swoim sygnałem rozpoznawczym.
5c	Sygnal rozpoznawczy statków holowanych, dopóki są w obrębie słyszalności sygnałów do mgły dawanych przez inne statki, jakież za zbliżeniem się do portu, do którego mają zawinać (§. 12, liczba 1 d).	— Najmniej jeden ton przeciągły na minutę.	
6	Sygnal do mgły statków motorowych lub zagłowych, statków towarowych holowanych i łodzi trajektowych, stojących na kotwicy poza obrębem portu (§. 12, liczba 1 g).	00 Najmniej raz na minutę szybko raz po raz po dwa krótkie tony trąbą do mgły.	
7	Sygnal do mgły dawany z portów i przystani dla parowców statkom według planu jazdy kursującym lub naprzód oznajmionym.	— — — Trzy na minutę przeciągle tony trąbą do mgły lub wprawienie w ruch bijaka dzwonowego. Długi dzwonienie dzwonem do mgły na czoło portu w odpowiednich odstępach. Sygnałowanie to rozpoczęć się ma natychmiast, gdy się dadzą słyszeć sygnały do mgły statków i trwać ma aż do ich wpłynięcia.	Parowce odpowiadają sygnałem wjazdowym I, gdy usłyszą trąbę do mgły lub bijak dzwonowy a sygnałem wjazdowym II, gdy usłyszą dzwon do mgły na czoło portu (§. 12, liczba 1 f).
8	Sygnal wjazdowy I dawać mają parowce, gdy z portu do którego mają zawinać, usłyszą trąbę do mgły lub bicie w dzwon a to dopóty, dopóki słyszą dzwon do mgły z czoła portu (§. 12, liczba 1 f).	— — Dwa przeciągle świdły w krótkim odstępie.	
9	Sygnal wjazdowy II dawać mają parowce, gdy z czoła portu, do którego mają zawinać, usłyszą dzwon do mgły a to dopóty, aż z parowca będzie dany dzwonem sygnał do wjazdu (§. 12, liczba 1 f).	— — — Trzy przeciągle świdły w równych odstępach.	

II. Sygnały podczas ruchu.

Dawać je mają parowce zawsze prostą świstawką parową.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
10	Sygnał odpłynięcia. Sygnałem tym parowiec, chcący odpływać, ząda, żeby parowiec nadpływający zostawił mu wolne miejsce do odpłynięcia (§. 13, liczba 4).	000 Trzy krótkie świstły w równych odstępach.	Drugi parowiec odpowiedzieć ma takim samym sygnałem.
11	Sygnał statków motorowych wpływających do portu i odpływających z portu. Dają go statki motorowe, gdy wpływając zbliżają się do otworu portowego mniej więcej na 200 metrów, odpływając zaś, nim wejdą na wodę spławną otworu portowego. Sygnał ten mają dawać także łodzie motorowe i małe łodzie parowe (§. 13, liczba 6).	000 000 000 Trzy razy po 3 krótkie, szybko po sobie następujące tony w przestankach mniej więcej 5cio-sekundowych trąbą do mgły a względnie świstawką parową.	
12	Sygnał odwrotu daje się, gdy nie można widzieć, skoro parowiec odpłynąwszy tyłem ze stacyi, odwróci się i rozpocznie bieg przepisany (§. 13, liczba 3).	—————— Długi przeciągły świst.	
13	Sygnał prześcigu w nocy parowca lub statku motorowego, który w nocy chce obok statku wysunąć się naprzód (§. 11, liczba 9).	00000 Pięć krótkich świstów świstawką parową a względnie pięć krótkich tonów trąbą do mgły.	Na statkach, nie utrzymujących świala tylnego, wywijać należy na tyle (na skrzydle) białem świałem na wszystkie strony. Sygnał ten dawać należy chociażby statek z przodu będący pierwej spostrzeżł statek prześcigający (§. 10, liczba 4).
14a	Sygnał zmiany kierunku. Zwracam mój kierunek na prawo (§. 11, liczba 10).	0 Jeden krótki świst.	
14b	Sygnał zmiany kierunku. Zwracam mój kierunek na lewo (§. 11, liczba 10).	00 Dwa krótkie świstły.	Parowiec wzywany odpowiedzieć ma sygnałem zmiany kursu odpowiednim obrotowi, który dla wyminięcia zamierza wykonać. Jeżeli statek wzywany nie chce zmienić kursu lecz chce płynąć prosto, winien ten zamiar swój oznać świstem najmniej 6 sekund trwającym.
14c	Sygnał zmiany kierunku. Wstrzymuję maszynę lub cofam się (§. 11, liczba 10).	—————— 0 —————— Jeden przeciągły, jeden krótki i jeden przeciągły świst.	

III. Sygnały na trwogę i na pomoc.

Nr. sygnału	Nazwa i znaczenie sygnału	Sposób sygnałowania	Odpowiedź na sygnał
15	<p>Sygnał na trwogę. Daje się takowy dla zwrócenia uwagi innego statku na zagrażające mu niebezpieczeństwo, nadto daje takowy parowiec lub statek motorowy bez wypuszczonego żagla nie zdolny do wykonywania obrotów lub do wyminięcia według przepisów, gdy inny parowiec zbliża się do niego w sposób zagrażający bezpieczeństwem (§. 11, liczba 6 i 7).</p>	<p>oooooooo</p> <p>Krótkie, szybko po sobie następujące uderzenia dzwonu w jednokrotnym postępie (z parowców) lub w podobny sposób tony trąbą do mgły (z innych statków).</p>	Odpowiada się takimże sygnałem, świstawką parową lub trąbą do mgły.
16	<p>Sygnał na pomoc daje się w celu uzyskania pomocy, gdy statek znajduje się w trudnym położeniu lub niebezpieczeństwie (§. 14).</p>	<p>oooooooo oooooooo</p> <p>Krótkie, szybko po sobie następujące świstnięcia lub uderzenia dzwonem w krotnym postępie (z parowców) lub w podobny sposób tony trąbą do mgły (z innych statków), wywieszenie wielkiej chorągwii czerwonej, zapalenie sygnałów błyskowych, strzały działowe.</p>	Statki odpowiadają sygnałem na trwogę, porty strzalamy działowemi.